

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Näringsdepartementet

Yttrande över utkast till lagrådsremissen Vägtrafikdatalag

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I remissen föreslås att lagen (2001:558) om vägtrafikregister upphävs och ersätts av två nya lagar, en vägtrafikdatalag och en lag om fordonets registrering och brukande. Vidare föreslås följändringar i lagen (1971:695) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands, mervärdeskattelagen (1994:200), fordonslagen (2002:574), vägtrafikskattelagen (2006:227), taxitrafiklagen (2012:211), lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter samt lagen (2017:496) om internationellt polisiärt arbete.

Vägtrafikdatalagen föreslås reglera behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Den gäller endast behandling av personuppgifter som är helt eller delvis automatiserad och behandling av uppgifter i ett register. Lagen föreslås innehålla bestämmelser om vilka uppgifter som ska registreras, ändamål för behandling av personuppgifter, behandling av känsliga personuppgifter och behörighets- och säkerhetsåtgärder. Vidare föreslås bestämmelser om hur sökning får ske och bestämmelser om direktåtkomst av personuppgifter, såsom särskild tillgång till körkortsfotografier vid kontroll av förarbehörighet. Det föreslås också bestämmelser om behandling av uppgifter om ett fordonets registreringsnummer och chassinummer i syfte att tillhandahålla tekniska uppgifter som t.ex. fordonets fabrikat, modellkod och färg. I fråga om rättelse av en uppgift om registrerad fordonägare föreslås en begränsning av den registrerades rätt enligt EU:s dataskyddsförordning.

Lagen kompletterar EU:s dataskyddsförordning. I den mån inte något annat följer av vägtrafikdatalagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen gäller även bestämmelserna i regeringens föreslagna dataskyddslag med kompletterande bestämmelser i EU:s dataskyddsförordning.

De bestämmelser i lagen om trafikregister som rör fordonets registrering och brukande föreslås skiljas från bestämmelserna om personuppgiftsbehandling och regleras i en egen lag som reglerar förutsättningarna för ett fordonets registrering och brukande

De nya lagarna och de följändringar som föreslås i andra lagar föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. Vid denna tidpunkt ska även lagen om vägtrafikregister upphöra att gälla.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att förslagen innebär dels en modernisering av den nuvarande registerlagstiftningen, dels en anpassning av bestämmelserna till EU:s nya dataskyddsförordning.

Dataskyddsförordningen är direkt tillämplig i Sverige, men kräver att svenska författningar anpassas för att säkerställa både att förordningen får ett effektivt genomslag och att svensk rätt inte strider mot förordningen. Det anges att dataskyddsförordningen innehåller många bestämmelser som förutsätter eller ger utrymme för kompletterande nationella bestämmelser.

I remissen anges att ett viktigt syfte med förslaget om en ny vägtrafikdatalag är att säkerställa att vissa uppgifter på trafikområdet finns tillgängliga hos Transportstyrelsen och att myndigheten ges möjlighet att på ett effektivt sätt tillhandahålla andra aktörer denna information.

I konsekvensutredningen anges att bestämmelserna i den nya lagen om fordons registrering och brukande är i princip i oförändrat skick överflyttat från lagen om vägtrafikregister. Inga materiella förändringar i bestämmelserna har föreslagits. Förslagsställaren anser att dagens reglering är svårtillgänglig och den har blivit tydligare genom att flyttas över till en egen lag. Ett tydligare regelverk innebär fördelar för företagen.

Regelrådet finner redovisningen bakgrund och syfte med förslaget godtagbar

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I remissen anges inga alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd.

Regelrådet gör följande bedömning. Såvitt Regelrådet förstår sätts ramen för de föreslagna lagarna av EU:s dataskyddsförordning. Regelrådet gör bedömningen att möjligheten att föreslå alternativa lösningar är i stort sett obefintliga. Det går att utläsa att om inte bestämmelserna i lagen om vägtrafikregister delades upp i två lagar skulle regleringen vara fortsatt svårtillgänglig och otidlig. Trots att det saknas en beskrivning i dessa delar anser Regelrådet att beskrivningen är tillräcklig givet förutsättningarna i detta fall.

Regelrådet finner redovisningen alternativa lösningar och effekter av ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I remissen görs ingen bedömning om förslagets överensstämmelse med EU-rätten.

Regelrådet gör följande bedömning. Det går att utläsa att ett av syftena med förslaget är att se till att svensk rätt inte strider mot EU:s dataskyddsförordning. Trots att det saknas en beskrivning i denna del anser Regelrådet att beskrivningen är tillräcklig givet förutsättningarna i detta fall.

Regelrådet finner redovisningen förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I remissen anges att med hänsyn till att EU:s dataskyddsförordning ska börja tillämpas den 25 maj 2018 är det angeläget att vägtrafikdatalagen kan träda i kraft så snart som möjligt. Lagen om fordons registrering och brukande, liksom de följdändringar i andra författningar som behöver göras med anledning av de nya lagarna, bör träda i kraft vid samma tidpunkt som vägtrafikdatalagen den 1 januari 2019. I förslaget till vägtrafikdatalag inskränks rätten till rättelse enligt EU:s dataskyddsförordning i fråga om uppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon. Äldre föreskrifter ska dock tillämpas på en begäran om rättelse som kommit in till Transportstyrelsen före ikraftträdandet, men som inte har hunnit avgöras för den tidpunkten. Det föreslås också en övergångsbestämmelse om att ett överklagande av ett beslut rörande behandling av personuppgifter som har meddelats med stöd av äldre föreskrifter bör prövas enligt dessa föreskrifter.

I konsekvensutredningen anges att Transportstyrelsen får ökade informationskostnader. En stor del av de beräknade kostnaderna orsakas av ett utskick till samtliga registrerade.

Regelrådet gör följande bedömning. Regelrådet anser att redovisningen särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen särskilda hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att av drygt 10 miljoner registrerade fordon har cirka 1,6 miljoner fordon en juridisk person som ägare. Det anges att det finns cirka 200 000 juridiska personer som är registrerade fordonsägare. Flertalet av dessa är företag. Antalet registrerade taxiförlegitimationer är cirka 99 100 stycken och antalet registrerade trafik tillstånd cirka 31 000 stycken, varav cirka 19 700 stycken avsåg godstrafik och cirka 8100 stycken avsåg taxi. Antalet fordon som var anmälda i yrkesmässig trafik är cirka 157 000.

I remissen anges att andra berörda företag exempelvis är försäkringsbolag, informationsförmedlare som InfoTorg AB och Bilvision AB, banker, kreditmarknadsbolag, bilverkstäder, vagnparksägare, revisionsbyråer, advokatbyråer som fullgör uppdrag som konkursförvaltare, fastighetsförvaltare (för i huvudsak parkeringsövervakning), bilhandlare och bilsrotare som bedriver yrkesmässig handel och annan hantering av fordon, biluthyrningsföretag, bolag som utför parkeringsövervakning, försäkringsmäklare, bilglasverkstäder (för ändamålet att anmäla försäkringsskador som t.ex. stenskott till försäkringsbolagen), bärgningsföretag som hanterar fordon i sin yrkesverksamhet, inkassobolag och privata besiktnings- och provningsorgan.

Regelrådet gör följande bedömning. Av redovisningen framgår antal registrerade fordonsägare som är juridiska personer som till övervägande del är företag. Det framgår också att ett stort antal branscher och företag berörs av de föreslagna reglerna. Det finns ingen redovisning av företagens storlek. Trots att en mer specifik redovisning saknas anser Regelrådet att redovisningen är tillräckligt givet förutsättningarna i detta fall.

Regelrådet finner redovisningen berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att de föreslagna bestämmelserna i lagen om fordons registrering och brukande har överförts oförändrade från lagen om vägtrafikregister och därför medför förslagen inga ökade administrativa kostnader i förhållande till nuläget.

I fråga om vägtrafikdatalagen anges i konsekvensutredningen att

- att förslaget som gör det möjligt att behandla uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet och förordnande av godkänd personal kommer främst att påverka de företag som har meddelats tillstånd att bedriva utbildning eller som omfattas av godkännande. Någon kostnad för detta torde inte uppstå.
- för företag som behöver information från Transportstyrelsens databaser är det en fördel om myndigheten kan använda modern teknik som i förlängningen underlättar utvecklingen av t.ex. e-tjänster, vilket i sin tur kan leda till tidsbesparingar och minskade administrativa kostnader för dessa företag. Att göra generella beräkningar av kostnadsminskningen är dock svårt eftersom varje e-tjänst som utvecklas kan innebära olika besparingar. Den stora vinsten är att sådana tjänster är tillgängliga dygnet runt. Transportstyrelsen har gjort en grov uppskattning utifrån antagandet att myndigheten utvecklar 20 självservice-tjänster och den tid som kan sparas när anmälningar görs elektroniskt i stället för på papper. Då skulle näringslivet kunna spara 7,5 miljoner kronor årligen. Dock förutsätter varje tjänst en egen beräkning av konsekvenserna.
- för företag som har behov av information om fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet medför det tydligare och mer överskådligare föreslagna regelverket på längre sikt att de administrativa kostnaderna för att sätta sig in i regelverket minskar. Det har inte varit möjligt att beräkna kostnadsminskningarna. I ett övergångsskede blir kostnaderna högre eftersom det tar tid att sätta sig in i de nya reglerna.
- med tanke på att antalet företag som kommer i kontakt med registreringslagstiftningen är väldigt stort så innebär även en liten effektivisering och tidsvinst per företag en relativt stor samhällsekonomisk vinst totalt sett. Vid antagandet att var och en av de 200 000 registrerade fordonsägarna gör en genomsnittlig tidsvinst per år på 10 minuter tack vare att regelverket är mer lättillgängligt, skulle den sammanlagda vinsten för dessa företag beräknas till ett ansevärt antal miljoner per år.
- om polismyndigheten ges direktåtkomst till fotografier kommer det att ge en tidsbesparing som även kommer företagen tillgodo, eftersom en kontroll kan göras snabbare. Polisen gör cirka 125 000 identitetskontroller av förare per år och en tidsbesparing på 5 minuter innebär den sammanlagda inbesparade tiden $125\,000 \times 5/60 =$ cirka 10 400 timmar. Polisen uppskattar att hälften av förarna är förare av firmabilar som inte har körkortet med sig vid kontroll. De minskade kostnaderna varje år för företagen torde således bli avsevärda.

Regelrådet gör följande bedömning. Regelrådet bedömer att redovisningen av administrativa kostnader är tillräcklig givet förutsättningarna i detta fall.

Regelrådet finner redovisningen administrativa kostnader godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I fråga om vägtrafikdatalagen anges i konsekvensutredningen att

- möjligheten att behandla uppgifter om registreringsnummer och chassinummer för att tillhandahålla uppgifter om fordon som inte är personuppgifter kan antas medföra vinster för de företag som har användning av sådana uppgifter i sin verksamhet, och för de informationsförmedlare som tillhandahåller uppgifterna och eventuella programkopplingar. Det borde också innebära ökade förutsättningar för olika utvecklare av programvaror och webblösningar att skapa nya produkter som bygger på en tillgång till tekniska uppgifter i fordonsdatabasen. Marknaden för sådana produkter och tjänster borde därför öka.
- de föreslagna bestämmelserna om återinförande av ägare genom rättelse innebär att rättelse endast kan ske om det inte innebär skada för den registrerade eller andras rättigheter eller friheter. Det anges att det är en rimlig bedömning att förslaget innebär att företagets kostnader i dessa sammanhang kommer att minska. Vidare anges att möjligheten att återinföras som ägare till ett fordon kan få stora ekonomiska konsekvenser avseende bl.a. fordonskatter, trafikförsäkring och parkeringsanmärkningar. Ju längre tiden har gått, desto högre riskerar kostnaderna att bli för den som återinförs. Skatteverket kan i praktiken genom omprövning till den skattskyldiges nackdel påföra skatt för två – tre skatteår tillbaka i tiden samt i vissa fall fatta beslut om eftertaxering av äldre skatter. Avställda fordon påförs vägtrafikregisteravgiften en gång per år. Beslut om trängselskatt och tilläggsavgift kan dock beslut om omprövning endast ske senast 60 dagar efter det att ett automatiserat beslut om trängselskatt fattats.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår av redovisningen att förslagsställaren bedömer att marknaden kommer att öka för produkter och tjänster som rör tekniska uppgifter om bilar. Regelrådet har inget skäl att göra någon annan bedömning. Regelrådet anser att redovisningen av andra kostnader och verksamhet i övrigt är tillräcklig givet förutsättningarna i detta fall.

Regelrådet finner redovisningen andra kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I remissen anges ingen redovisning på konkurrensförhållandena för berörda företag.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår av redovisningen andra kostnader och verksamhet att marknaden bedöms att öka för produkter och tjänster som rör tekniska uppgifter om bilar, vilket torde påverka den relativa konkurrenskraften för den branschen positivt. Det går också att utläsa att förslaget syftar till att göra det enklare för berörda företag och att initialt kan de administrativa kostnaderna öka för att sätta sig in i regelverket, vilket kan påverka konkurrensförhållandena för företagen. Regelrådet finner redovisningen tillräcklig givet förutsättningar i detta fall.

Regelrådet finner att redovisningen påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet har i remissen inte kunnat återfinna något resonemang om att de föreslagna bestämmelserna kan påverka företagen i andra avseenden. Regelrådet har i sin granskning heller inte funnit någon sådan påverkan.

Regelrådet finner en utebliven beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden i detta ärende godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Inget anges i konsekvensutredningen om särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår av redovisningen bakgrund att förslagets syfte är att säkerställa att information på ett effektivt sätt kan tillhandahållas andra aktörer och att göra regelverket mer lättillgänglig och tydligare, vilket torde gynna små företag. Regelrådet anser att redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen håller tillräcklig kvalitet.

Regelrådet ser gärna att strukturen i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning används vid upprättande av konsekvensutredningar. Enligt Regelrådets uppfattning är förslagsställarens konsekvensutredning svår att följa då den inte följer denna struktur. Detta har dock inte påverkat den sammantagna bedömningen av konsekvensutredningen.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 11 april 2018.

I beslutet deltog: Pernilla Lundqvist (ordförande), Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Per Gidlund.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Per Gidlund
Föredragande